

Los puertos actuales y los necesarios desde el punto de vista de la industria y de la seguridad del pescador.

Soluciones

— o o —

**Ponencia por don José G. de Langarica,
Ingeniero de Puertos de la Diputación de Vizcaya**

Para que la industria pesquera, lo mismo que las demás industrias, tenga una vida próspera e independiente es necesario organizarla de manera que obtenga una producción económica y abundante y encuentre mercados capaces de consumir la totalidad de su producción. Con tal objeto debe emplear métodos intensivos de pesca y utilizar medios de transporte rápidos y económicos.

Personas más autorizadas que el suscrito, determinarán cuáles deben ser dichos medios intensivos, así como las características que deban reunir los medios de transporte marítimos y terrestres más convenientes para conseguir el fin indicado.

Nosotros nos ocuparemos solamente de la forma en que deben realizarse las operaciones del transbordo de la mercancía, que por la vía marítima llega de las calas de pescado, a las vías terrestres que lo conducirán a los diversos centros de consumo.

Los sitios elegidos para efectuar estas operaciones de transbordo, con el conjunto de medios instalados para hacerlo de un modo rápido y económico, los designaremos con el nombre de *puertos pesqueros*.

Como de la misma definición se deduce, en estos puertos tendrá que haber: una superficie más o menos extensa de aguas tranquilas con calado suficiente, una serie de muelles de atraque destinados a efectuar las operaciones del transbordo anteriormente indicado y la red ferroviaria o carretera que ponga en comunicación estos puertos con los diversos centros de consumo.

Normalmente, los puertos de pesca modernos, están instalados en una o varias dársenas de los puertos generales existentes, y presentan una organización de servicios que podemos considerarla como uniforme en casi todos los países europeos. Expondremos, brevemente, las características de esta organización sirviéndonos para ello de los datos que aparecen en una Memoria que sobre la materia ha publicado Mr Verriére, Ingeniero-Director de las obras de construcción del nuevo puerto de pesca francés de Lorient y de las dos adjuntas figuras.

Características del puerto de pesca moderno

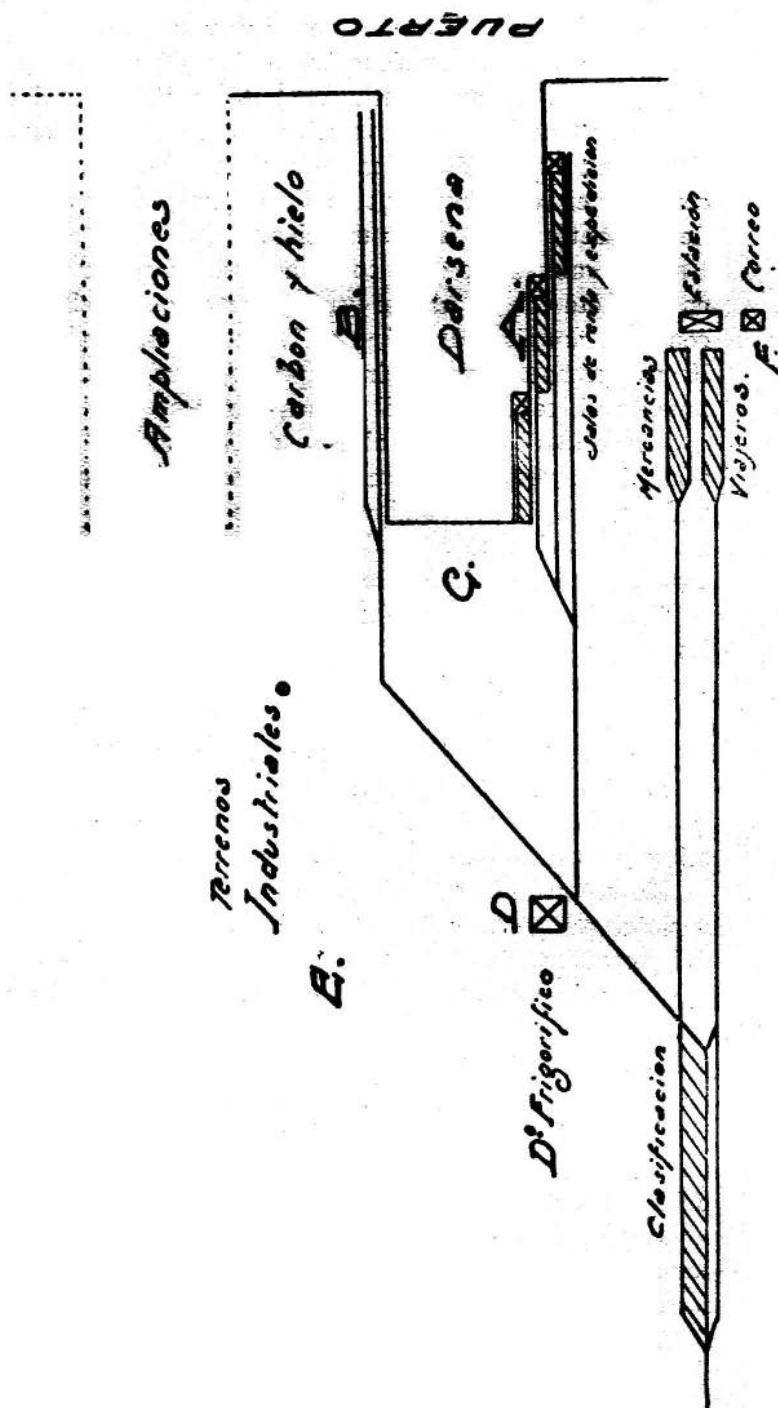
1.º Entre los muelles de la dársena de pesca, suelen existir unos destinados especialmente a la descarga del pescado (fig. 1-A).

Están bordeados por un hall más o menos extenso, destinado exclusivamente *a la venta del pescado* (fig. 2-A), pero siempre muy próximo al frente de atraque (2,50 a 8,00 ms.). Esta faja de muelle debe estar destinada al servicio exclusivo de la sala de ventas, no permitiendo circule por ella ningún comerciante libre dedicado a la compra del pescado. Toda la venta del pescado debe hacerse en la sala destinada a ello que deberá estar regida por un organismo público constituyendo una verdadera Bolsa del pescado.

En los puertos más modernos y más perfectos, Imuiden, Gestmunde y Cuxhaven, estas salas de venta están completadas por unos *almacenes* (fig. 2-B), contiguos a dichas salas y situados al lado opuesto del muelle, que se alquilan a los compradores de pescado; unos depósitos frigoríficos (fig. 2-C); unas oficinas para los marineros y para la administración del puerto (fig. 2-D) y unos locales destinados al embalaje del pescado (fig. 2-E).

En algunos puertos, por causa de la escasez de terrenos, no se han construido los almacenes contiguos a las salas de ventas:

Fig 1^a Esquema de un puerto pesquero



pero esa falta de almacenes constituye un grave inconveniente. Por ello, el Estado prusiano, vistas las dificultades que al cabo de algunos años se presentaron para la buena explotación del puerto de Gestmunde, no vaciló, a pesar de los gastos que significaba, en suprimir una calle paralela a las salas de ventas y construir en los terrenos que con ello se obtuvieron los almacenes de que antes se ha hecho mención.

Estos almacenes que, como hemos dicho, por un lado están en contacto con la sala de ventas, por el otro deben comunicar con una amplia calle (fig. 2-F), donde estarán instaladas las líneas férreas de expedición de pescado con sus correspondientes muelles de carga al nivel de los vagones.

Con esta disposición, el paso del pescado de la embarcación a la sala de ventas, de la sala de ventas al almacén del comprador y del comprador al camino de hierro se hace en un tiempo mínimo, condición cuya realización es de la máxima importancia para que el pescado llegue fresco al lugar de su consumo.

Esta disposición de vías férreas no se ha adoptado en todos los puertos. No existe en Gestmunde, no existía en Ymuiden: pero el mismo Ingeniero que proyectó el primero de dichos puertos lo adoptó al proyectar el más moderno de Cuxhaven y en la actualidad también SC ha establecido en Imuiden.

2.º Las materias primas esenciales en la industria pesquera que emplea los métodos modernos de pesca, cada vez universalmente aplicados son el carbón y el hielo.

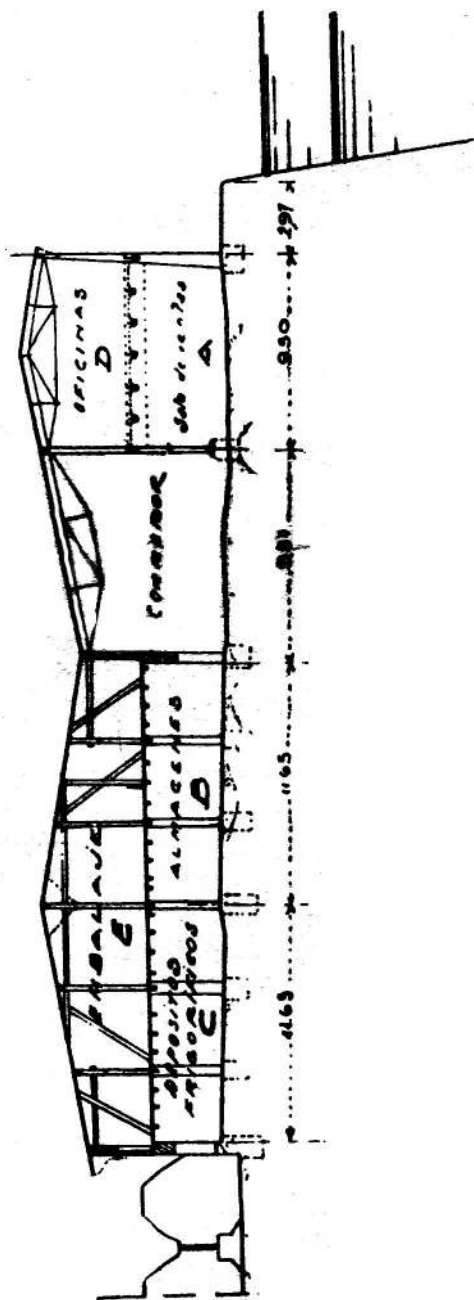
No se puede pensar en aprovisionar de carbón a las embarcaciones pesqueras en el mismo muelle destinado a la descarga del pescado, por ello, frente a los muelles destinados a esta última operación existen los muelles especialmente destinados a la carga del carbón (fig. 1-B).

Estos muelles deben poseer un utillaje perfeccionado que permita efectuar la carga del carbón en la brevedad posible a fin de disminuir la permanencia de las embarcaciones pesqueras en el puerto, aumentando de este modo el rendimiento económico del mismo.

Hay que conseguir también que dichos muelles sean fácilmente aprovisionados de carbón, bien por medio de una vía férrea si el carbón procede del interior del país o bien por me-

Fig 2

Señal de ventas del puerto de Guesstunde



dio de buques carboneros, si procede de sitios que se presten a ellos.

3.º Entre las dos líneas de muelles de que acabamos de hablar y al fondo de la dársena que ellas limitan, suele instalarse el utillaje destinado al carenado de las embarcaciones (fig. 1-G).

En general no suelen instalarse ni varaderos sencillos, por demasiado rudimentarios, ni diques secos que por ser de un costo excesivamente elevado, son propios de puertos de mucha más importancia que estos. La solución más generalmente adoptada es la del dique flotante (Grimsby, Aberdeen, Ymuiden) o la del slip longitudinal (Milford, Fletwood) o slip transversal (Gestmunde).

La reparación entre los muelles de descarga del pescado y muelles de carga del carbón debe ser la suficiente para que una embarcación pueda evolucionar en el centro, mientras otras embarcaciones estén amarradas perpendicularmente a las orillas (170,00 ms.).

La longitud de los muelles debe ser tal que pueda contener unas 50 embarcaciones como minimum (300,00 ms.); se aumenta si el tráfico del puerto lo exige pero sin exceder nunca de los 1.500,00 ms. Llegado este caso, debe abrirse una segunda dársena.

El calado debe ser tal que sea accesible a cualquier hora; 5 a 6 metros bajo el nivel de la bajamar viva equinoccial.

4.º Dado el elevado presupuesto de construcciones de estos muelles y con el fin de conseguir que un tráfico total dado, pueda realizarse con el minimum de longitud de muelles, no se permite el atraque de ninguna embarcación que no lleve pescado en el muelle de descargue del mismo, ni que haga una estancia prolongada.

Todas las operaciones que deben efectuarse en esta clase de puertos deben realizarse con el maximum de rapidez ya que la mercancía desembarcada tiene un gran valor unitario y ES esencialmente perecedera.

Ciertamente la industria del frío dispone de medios para conservar este género alimenticio lo mismo que cualquier otro, pero aun admitiendo que la conservación prolongada por el frío deje intactas las cualidades del pescado, es evidente que el alma-

cenamiento frigorífico cuesta dinero y por tanto no debe ser admitido más que cuando sea necesario.

Esta rapidez no puede obtenerse más que haciendo que el puerto de pescado sea independiente del puerto de comercio que pudiera existir en la misma localidad, dotándole de una amplia autonomía de material y de administración, adoptando una organización de trabajo en armonía con el modo de ser del país y suministrándole un utillaje perfeccionado que exija una especialización completa de las instalaciones.

Podemos formarnos una idea de la rapidez con que deben realizarse todas las operaciones de descarga del pescado y su colocación en la sala de ventas, venta pública, transporte del pescado de dicha sala a los almacenes de los comprador es, clasificación y formación de las cajas de pescado en estos últimos almacenes, transporte de dichas cajas a punto de embarque en el ferrocarril, facturación y carga de los vagones, teniendo en cuenta que en el puerto de Grimsby se han llegado a despachar en algunos momentos hasta 10.000 cajas de pescado en una hora.

Como anteriormente hemos manifestado, el puerto debe estar aprovisionado no solamente de carbón, sino también de hielo.

El hielo es esencial en las embarcaciones y probablemente seguirá siéndolo durante mucho tiempo en la formación de las cajas de expedición del pescado. Se ha intentado repetidas veces reemplazarlo mediante máquinas frigoríficas, pero hasta la fecha todos esos intentos han fracasado.

Así podemos decir que no existe ninguna máquina frigorífica en las 160 embarcaciones que frecuentan el puerto de Ymuiden, ni en las 700 que constituyen la flota de Grimby, ni en ninguno de los demás puertos. No por esto podemos afirmar que las cosas han de suceder siempre de esta manera, sino que hoy por hoy el hielo es insustituible.

Debe existir en los puertos en abundancia, pues el consumo es bastante elevado; así, Ymuiden consume 200 toneladas diarias; Aberdeen, 460, y Grimby, 1.200.

Este hielo normalmente suele producirse en algunos puertos donde están instaladas las cámaras frigoríficas (fig. 1-D).

Estas cámaras frigoríficas juegan un papel importantísimo en la marcha económica del puerto.

Durante algunas épocas del año, los pescados de ciertas especies son tan abundantes, que no pueden ser fácilmente vendidos, pues las fábricas de conservas no pueden llegar a agotar todo el pescado, bajando en su consecuencia las cotizaciones tanto, que a veces hay que arrojar el pescado a la mar, sin perjuicio de que algunos días más tarde, si la pesca desaparece, los fabricantes tengan que estar sin trabajar. Mas si se dispone de un medio de conservación como el frío, el fabricante podrá comprar el pescado en los períodos de abundancia, congelarlo en el frigorífico y elaborar las conservas en el momento que crea oportuno, asegurando de este modo una marcha regular de su fabricación.

De la misma manera estas instalaciones frigoríficas regulan el mercado y dan al consumidor la seguridad de que cualquier día del año se encontrará el mercado debidamente abastecido de pescado, consiguiendo con ello un precio más económico para la adquisición del mismo ya que con ello evitamos el que el vendedor se vea obligado a elevar el precio de su mercancía, con el objeto de resarcirse de las pérdidas que le ocasiona la putrefacción del pescado los días de gran abundancia por no poder vender la totalidad de lo que ha adquirido.

6.º En las inmediaciones de las dársenas que acabamos de describir, debe reservarse una gran extensión de terreno para la Instalación de las fábricas de toda clase de conservas (pescado seco, salado, ahumado, cocido al aceite) de las fábricas cuyo objeto es la utilización de los residuos del pescado (fábricas de aceites industriales o medicinales, fábrica:, de abonos o de harinas de pescado, etc., etc.), de las fabricas de embalaje, aparejos, etc., etc. Estos terrenos deben estar provistos de agua, saneamiento y electricidad y unidos por vías férreas a la red general del puerto (fig. I-B).

Podemos formarnos una idea de la extensión que deben tener estos terrenos teniendo en cuenta que en Grimsby, la Compañía concesionaria del puerto de pesca posee 33 Ha. de terreno; en Gestmundt: la extensión del terreno llega a 64 Ha. y en Ymuiden a 80.

Estos terrenos, después de divididos en lotes, se suelen vender o mejor alquilar por plazos largos a los comercios e industrias anejas a la pesca.

Estas fábricas de conserva, y las cámaras frigoríficas de que anteriormente hemos hablado, constituyen el órgano regulador de la venta de pescado, indispensable en todos los centros de pesca.

7.º Y finalmente para terminar esta descripción de los elementos característicos de un puerto de pesca moderno, diremos que es muy importante exista un servicio postal, telefónico y telegráfico muy equipado, especialmente el servicio telegráfico, pues en algunos puertos como Aberdeem ha habido momentos en que se han cursado 500 telegramas por hora (fig. I-F).

Las características que acabamos de describir, corresponden al puerto de pescado fresco. Análogas características pero proyectadas con mucha menor amplitud y no dando tanta importancia a la red ferroviaria de expedición del pescado son las que deben reunir los puertos cuya industria preponderante sea la de conserva del pescado.

Los puertos de pesca en el extranjero

Casi todos los puertos de pesca importantes del extranjero reúnen las características que acabamos de enumerar.

Los ingleses, con su inmenso tonelaje de pesca desembarcada: Grimsby, 200.000 ton; Aberdeem, 120.000; Hull, 90.000, y Fletwood con 45.000 están contruídos conforme al puerto ideal moderno que acabamos de describir. Sin embargo, en casi todos ellos ha habido escasez de terreno para la construcción de las salas de venta, lo cual ha obligado en Grimsby a construir dichas salas con 25.00 ms. de anchura, mientras que los alemanes los han contruído con un ancho de 42,00 ms. Consecuencia de esta estrechez resulta una congestión que el Sr. Verriere no tiene inconveniente en calificarla de grandiosa.

En todos ellos el utillaje es muy completo.

El régimen de explotación no es como se ha creído a menudo, el mismo adoptado para las Compañías de ferrocarriles. Sucede así en Grimsby, Hull y Fletwood, mas no es exacto para Milford que está concedido a una Compañía privada, ni para Aberdeem que está regentada por una Sociedad especial que depende en parte del Municipio, pero tiene una autonomía absoluta.

Holanda y Alemania son los países que ofrecen los ejemplos de puertos de pesca modernos mejor contruidos.

Ymuiden ha sido construido casi en un desierto porque su situación ha sido favorable para conseguir la profundidad de agua necesaria, disponer de grandes extensiones de terreno para los establecimientos industriales y para todo cuanto es necesario ejecutar en un puerto de pesca moderno.

Gestmunde, situado sobre las orillas del Wesser, ha visto transformarse el antiguo pequeño puerto de pesca, análogo a los pequeños de nuestras costas en la serie interminable de salas de ventas, fábricas de conservas y harinas de pescado que mantiene en la actualidad. Del mismo modo, en el magnífico puerto de Cuxhaven no existía el año 1907 más que un mediano criadero de ostras.

Estos tres puertos constituyen los mejores tipos de puertos de pesca que hoy existen. Los tres han sido contruidos por sus respectivos Estados: Cuxhaven por Hamburgo; Gestmunde por Prusia e Ymuiden por Holanda.

Puede decirse que son copia el uno del otro. Poseen amplias salas de venta de pescado; Gestmunde con una anchura de 42,00 ms.; Cuxhaven 35, e Ymuiden, 30,50 ms.; perfecto utillaje y grandes extensiones de terreno para arrendar o vender a los industriales.

Su régimen de explotación varía de un puerto a otro.

En Gestmunde, la conservación del calado y de los muelles corre a cargo del Estado sólo: pero el resto, administración de las salas de venta, organización de ésta y suministro de energía eléctrica, agua, etc., etc., está confiado a una Sociedad Cooperativa formada por los armadores, compradores de pescado, fabricantes y comerciantes.

En los otros dos puertos, todos los servicios están en manos del Estado que desempeña su función colocando el puerto bajo la autoridad de un director, funcionario del servicio de pesca marítima.

En los tres puertos el arbitrio de recursos se ha establecido con el mismo criterio: alquilar los terrenos a los fabricantes de conserva y los almacenes a los compradores a muy bajo precio; poner el utillaje a disposición del público poco más o menos a

su precio de coste y establecer un impuesto variable del 2 al 4 % sobre el valor del pescado desembarcado en el puerto. Este último impuesto es el que ha dado origen a la vida floreciente que en la actualidad tienen dichos puertos. Así, en Ymuiden el año 1905 las pérdidas que ocasionaba la explotación del puerto ascendían a la suma de 66.000 florines; en 1907, a 60.000; en 1913, hubo un beneficio de 30.000 florines; en 1916, gracias a la guerra, dicho beneficio llegó a 410.000, y en 1918, a 49.000.

Es evidente que estos beneficios no hubieran podido obtenerse si el puerto no hubiera estado construido antes de la guerra. Por ello han estado suspendidas las obras de engrandecimiento proyectadas pero últimamente los alemanes se han decidido a ejecutar en Gestmunde un plan de engrandecimiento verdaderamente grandioso, invirtiendo en ello la respetable suma de 28.000.000 de marcos-oro.

En Francia no existe más puerto de pesca moderno que el actualmente en construcción de Lorient. Quedará ultimado al finalizar el corriente año y está construido con arreglo a las ideas que en un principio hemos expuesto, debiendo considerársele como un verdadero modelo.

Gracias a. las obras ejecutadas, el tonelaje de pescado que en dicho puerto entraba ha pasado de 2.500 toneladas en 1903 a 8.000 en 1913 y a 15.000 en 1922.

Todos cuantos datos acabamos de exponer deben servirnos de ejemplo y enseñanza.

Los puertos de pesca en España

En España no tenemos ningún puerto pesquero que reúna las condiciones que tienen los extranjeros de que acabamos de hablar, y en el País Vasco, excepción hecha de los puertos de Bilbao, Pasajes y Guetaria, casi podemos asegurar que no tenemos puertos; pues todos ellos son inaccesibles los días de gran temporal y ninguno de ellos ofrece el abrigo suficiente a las embarcaciones que en ellos se hayan refugiado.

Del examen que acabamos de efectuar de las características que deben reunir los puertos de pesca modernos, fácilmente se deduce que los únicos puntos del litoral vasco donde tal vez sea

conveniente la construcción de esta clase de puertos son en Vizcaya, Bilbao, y en Guipúzcoa, Pasajes.

Son los únicos puntos que pueden tener una comunicación rápida y económica con las extensas comarcas españolas, capaces de consumir la enorme producción de pescado que en estos puertos debe desembarcar para poder justificar la construcción de las obras que en los mismos haya que realizar.

Contando como contamos con una población marinera de tradición tan gloriosa y no careciendo como no carecemos de la práctica adquirida en la explotación de los modernos métodos de pesca, creemos que nuestros esfuerzos deben tender hacia la consecución de la construcción de unos modernos puertos de pesca en los puntos anteriormente designados, para apoderarnos de los mercados de las dos Castillas, por medio del puerto de Bilbao, y de los de Navarra, Aragón, y Cataluña., por el de Pasajes.

No ignoramos que con la construcción de estos dos puertos de pesca, dejamos sin resolver la cuestión de los pescadores de los demás puertos del litoral vasco, pues es evidente que todos ellos no pueden trasladarse a los puntos anteriormente señalados: pero aparte de que los pescadores de dichos puertos que ahora denominaremos secundarios, encontrarán precios más remuneradores para la venta de un pescado en los de primera categoría anteriormente señalados, si es que las cosas pasan como han sucedido en los demás países donde se han construido puertos pesqueros; creemos que también pueden y deben introducirse en ellos algunas reformas y dejarlos habilitados para que en ellos puedan trabajar las colonias actuales de pescadores.

Entre dichos puertos podemos establecer dos categorías: puertos que tienen una población marinera de gran consideración y que por lo mismo pueden ser considerados como de interés provincial y puertos que por su escasa población marinera deben ser considerados como de interés exclusivamente local.

Ambas clases de puertos deben ser construidos de manera que ofrezcan siempre un calado suficiente para que las modernas embarcaciones de pesca que las frecuenten puedan entrar y salir durante cualquier hora del año. 4 a 5 m³ b. b. v. e. en los de interés provincial y 2 a 3 en los de interés local.

En los de interés provincial debe exigirse además el que el interior de dicho puerto sea lo suficientemente abrigado para que las embarcaciones puedan permanecer en él sin sufrir ningún deterioro los días de mayor temporal.

De desear sería que esta misma condición se realizara en los de interés local, pero dadas las condiciones económicas en que han de construirse dichos puertos, no podrá conseguirse en la mayoría de los casos tal objeto, debiendo limitarse, en su consecuencia, a resolver únicamente la cuestión del calado anteriormente señalado.

De esta manera, los pescadores de los puertos de interés local, podrán emplear embarcaciones mucho más estables que las que usan en la actualidad y ello les permitirá aguantar las tormentas que les sorprendan en alta mar y refugiarse en cualquier otro puerto de interés nacional o provincial.

La consecución de estas características exigirá el empleo de capitales que tal vez parezcan exagerados; más aún cuando así fuera creemos, que deben ser invertidos por el fin social que significa la construcción de los puertos con arreglo a las indicadas características.

La legislación social vigente obliga a organizar las grandes industrias de manera que sus obreros trabajen empleando herramientas y medios auxiliares que les ofrezcan las debidas condiciones de seguridad. Creemos que con los marineros deben adoptarse medidas análogas de tutela social haciendo que sus medios de trabajo, embarcaciones y puertos, reúnan también las debidas condiciones de seguridad.

Dado el coste de la consecución del mejoramiento anteriormente indicado, tal vez se piense que sería mucho más conveniente para los intereses generales del país, suprimir los puertos de interés provincial y local y obligar a los marineros a que trabajen únicamente en los de interés nacional suficientemente habilitados y pertrechados; pero no podemos compartir esta manera de pensar por cuanto que ello significaría el convertir en comarcas estériles regiones que hoy son relativamente fértiles, con la consiguiente pérdida de riqueza que esta conversión significa.

Esta pérdida de riqueza, unida a la que se crea con la habi-

litación de estos puertos y a las ventajas que significa la posibilidad de transformación de la industria pesquera, justifican ampliamente la inversión de los indicados capitales.

Por todo ello creemos que debe fomentarse la riqueza del país arreglando los puertos de interés provincial y local con las siguientes características:

Los de interés provincial, dotándolos del calado y abrigo apropiados para que puedan trabajar las flotas modernas más o menos numerosas que en ellos puedan existir y utillándoles no con la totalidad de los elementos que al principio hemos señalado, sino con los indispensables para que puedan dedicarse a la elaboración de conservas de pescado, industrias similares y venta en fresco en los mercados que pudiéramos denominar regional y provincial.

Los de interés local dotándolos del calado apropiado para que los pescadores puedan dedicarse a la pesca costera, sirviéndose de embarcaciones suficientemente estables para que si la borrasca les sorprende en la mar, puedan refugiarse en otros puertos más seguros y si se encuentran en el puerto las recojan en diques convenientemente dispuestos.

Debe procurarse que las tripulaciones de las embarcaciones de esta última clase de puertos tengan una ocupación mixta: marinera en las épocas convenientes y terrestre en el resto del año; pues no creemos que durante unos meses de trabajo puedan obtenerse en estos puertos medios de vida suficientes para todo el año.

Con arreglo a estas ideas creo que podrían establecerse en Vizcaya dos o tres puertos de interés provincial: Bermeo, Ondárroa y tal vez Lequeitio, construyendo íos rompeolas y contra-muelles necesarios para conseguir el debido abrigo, efectuando los dragados indispensables, estableciendo los muelles e instalaciones anejas que sean necesarios, fomentando la creación de fábricas de conserva e industrias similares y construyendo depósitos frigoríficos para regularizar el consumo del pescado, tanto el que ha de venderse en fresco como el que ha de emplearse en la elaboración de las conservas.

El resto de los puertos del litoral vizcaino: Elanchove, Ciervana, Arminza, Plencia, etc., deben ser considerados como de

interés local que deberán habilitarse con arreglo a las características que anteriormente hemos indicado.

Con las normas que acabamos de exponer y con la reglamentación de los métodos que deben emplearse en el arte de pescar creemos que puede darse una solución satisfactoria a la cuestión de los pequeños puertos pesqueros del litoral vasco.

Organismos que deben ejecutar estos trabajos

Expuesto el plan de las obras que pueden ejecutarse, digamos algo acerca de los organismos que pudieran llevarlo a la práctica.

De la misma clasificación que de los puertos hemos hecho puede deducirse la solución.

Los de interés nacional, Bilbao y Pasajes, deben construirlos sus Juntas de Obras respectivas.

Los de interés provincial, las Excmas. Diputaciones correspondientes, y los de interés local, si los Ayuntamientos respectivos no llegan a alcanzar mejores condiciones económicas que las que tienen en la actualidad, sus tutores las Excmas. Diputaciones.

Tal vez extrañe que creamos que los puertos de interés provincial, que actualmente los construye y conserva el Estado con subvenciones de la Excma. Diputación, deben pasar a manos de éstas, teniendo que invertir en ellos sumas de consideración.

Opinamos de esta manera, no por razones históricas que otros más versados que yo sobre esta rama del saber humano podrían exponerlas explicando el funcionamiento y atribuciones de las antiguas Cofradías de los puertos pesqueros, sino por razones prácticas.

Fácilmente se comprenderá que el Estado no puede atender a la construcción y conservación del sin fin de puertos da interés más o menos provincial y local existentes en el litoral de España. Por muy satisfechos podríamos darnos si el Estado atendiera como es debido a los cinco o seis puertos de verdadero interés nacional y consiguiera equiparlos de manera que pudieran codearse con sus similares del extranjero. Por ello, los únicos organismos indicados para realizar la construcción de estos puertos son las Excmas. Diputaciones, arbitrando para ello los recur-

sos adecuados en la forma en que actualmente se hace en otros países, Holanda y Alemania y aprovechando las circunstancias que les ofrece el actual Estatuto provincial sin pretender, para aliviar el presupuesto provincial, traspasar esta carga al Estado, pues siempre debemos tener en cuenta que el verdadero civismo no consiste en endosar las cargas, sino en hacer frente a las obligaciones y resolverlas de la manera más perfecta posible.

Claro es que con este criterio los puertos de interés local deberían construirlos los Ayuntamientos respectivos; pero como anteriormente hemos dicho, dada la escasez de recursos con que en la actualidad cuentan casi todos ellos, si se quieren habilitar dichos puertos no pueden hacerlo otros organismos que las Excmas. Diputaciones respectivas.

Con todo cuanto llevamos dicho creemos que podemos formular las siguientes conclusiones:

1.º Solicitar del Estado el estudio y la construcción, por las respectivas Juntas de Obras, si del estudio se deduce la conveniencia de ello, de un puerto de pesca moderno en Bilbao, y otro en Pasajes, con arreglo a las características que en un principio se han expuesto.

2.º Solicitar de las Excmas. Diputaciones el que consigan del Estado el traspaso de resto de los puertos del litoral vasco a favor de las indicadas Excmas. Diputaciones, con arreglo a las bases establecidas en el vigente Estatuto provincial, y

3.º Solicitar de las Excmas. Diputaciones la habilitación de los puertos de interés provincial y local, con arreglo a las normas que anteriormente se han señalado.